ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy. Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 30 gr.**

Nr. 1—2 Rok wydania szósty. | TCZEW, dnia 15 stycznia 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 159

DO NASZYCH SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW.

Wobec zwiększenia objętości naszego pisma z dn. 1 stycznia 1927 r. prenumerata wynosić będzie: rocznie 6 zł, półrocznie 3 zł, kwartalnie 1 zł 50 gr.

Rocznik 1926, wraz z przesyłką, 4 zł; 16 numerów od 1. IX. 1925 do 1. I. 1926 — **1 zł. Dalsze numery wstecz, aż do 1. I. 1922 wysyłamy tylko naszym prenumeratorom i zbiorom bibljotecznym za poprzedniem porozumieniem listownem.**

Zwracamy uprzejmie uwagę Szan. Czytelników na ogłoszenie nasze na ostatniej stronie niniejszego numeru, dotyczące „Almanachu Żeglarza Polskiego" na 1927/28, którego cena zniżona dla naszych rocznych prenumeratorów na r. 1927, oraz wspólnych rocznych prenumeratorów z „Morzem" wynosi **2 zł 50 gr,** wraz z przesyłką.

Poprzednie wydania „Almanachu" (1923 i 25) są całkowicie wyczerpane.

Od wydawnictwa.

W porozumieniu z wydawnictwem miesięcznika „Morze", organu Ligi Morskiej i Rzecznej; obniżona została wspólna prenumerata obu pism do wysokości: 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie. Szan. Prenumeratorów którzy już wpłacili wyższe kwoty prosimy o łaskawe dysponowanie saldem, które się wytworzyło na ich korzyść.

Ze względów technicznych byliśmy zmuszeni wyjątkowo wydać niniejszy numer jako podwójny.

Uroczystość 6 stycznia 1927.

W dniu 6-go stycznia b. r. odbyła się skromna lecz wzruszająca do głębi uroczystość przyjęcia statków handlowych polskich, przybywających z Francji dla rozpoczęcia swej pracy — przewozów towarowych morskich pod banderą Rzeczypospolitej.

W obecności p. ministra Przemysłu i handlu, p. wojewody pomorskiego, prezesa Rady Administracyjnej „Żeglugi Polskiej", przedstawicieli kół żeglugowych i licznie zebranych gości podniesiona została bandera polska na „Wilnie". Parowiec „Katowice", który poprzedniego dnia z rekordową szybkością przybył z Cherbourga, udekorowany flagami, stanowił, stojąc na redzie barwne tło do obrazu. Prześliczny, słoneczny dzień, pozwalający dostrzec na górnej krawędzi szerokiej błękitnej wstęgi morza zalesione piaski Helu, cisza, która zawisła w powietrzu w szerokiej, rozpromienionej kotlinie gdyńskiej udzieliły wszystkim obecnym nastrój pogodnego spokoju.

Przemówienia w szopie emigracyjnej, których treść czytelnicy nasi znają z gazet wyszły jakby ze zbiorowej świadomości obecnych, — tak się zgadzały z tem co przemyślał i przeczuł każdy przez siedem lat zupełnej prawie nieobecności bandery polskiej na morzach.

Przemówienie p. ministra E. Kwiatkowskiego wyraziło mocne postanowienie rządu pobudzić do życia żeglugę morską 30-milionowego narodu. Owacyjne oklaski zebranych były odpowiedzią na tą mowę.

Prezes rady administracyjnej „Żeglugi Polskiej" prezyd. miasta Poznania p. Cyryl Ratajski wyraził podziękowanie rządowi za tak dawno oczekiwaną inicjatywę w sprawach żeglugowo-morskich i w krótkich i silnych słowach ślubował stać wiernie na straży majątku „Żeglugi Polskiej".

Na tem zamykamy śliczną kartę naszej wznowionej historji morskiej — kartę z dnia 6 stycznia 1927 roku.

Pięć parowców towarowych „Żeglugi Polskiej".

Dobrze zrozumiałe jest zainteresowanie, jakie wzbudzają pięć jednakowych statków „Żeglugi Polskiej". Wszak inicjatywa rządowa, która tak pięknie się wyraziła kupnem tych pię-

cia nowiuteńkich parowców od jednej z najruchliwszych stoczni francuskich, ma służyć jako bodziec do przekształcenia państwowego przedsiębiorstwa na towarzystwo żeglugi o szerokich podstawach społecznych, z szybko malejącym udziałem rządu!

Statki „Żeglugi Polskiej“ są to średniej wielkości parowce towarowe jednopokładowe, przeznaczone dla większej ilości jednolitego ładunku. Dla statków towarowych najcharakterystyczniejsza jest nośność, czyli ilość wagowa ładunku, którą mogą pomieścić w sobie dla przewiezienia morzem, oraz czysta pojemność ładunkowa, czyli ładowność, wyrażona w tonach rej netto.

Statki „Żeglugi Polskiej“ mają po 2 850 ton (deadweight) nośności, ładowność ich w tonach netto wynosi (każdego) 1129 ton rejestrowych netto. To znaczy, że na statki te można załadować 2.850 ton metrycznych, w tej liczbie, prócz ładunku też węgiel, wodę, prowianty okrętowe. Można, oczywiście, załadować 2.850 ton metrycznych, o ile ładunek nie będzie miał zbyt małego ciężaru właściwego. W tym wypadku ładownie okrętu jego nie pomieszczą. Przy względnie lekkim ładunku — drzewie, o tyle niema trudności, że wolno go ładować na pokład po wypełnieniu ładowni, chociaż w tym względzie są pewne ograniczenia, zwłaszcza w zimie oraz zachodzą gorsze warunki ubezpieczenia ładunku pokładowego.

Ładowność (pojemność netto) 1129 ton, to znaczy, że pomieszczenia przeznaczone do ładunku mają pojemność 1.129 ton rejestrowych. Tona rejestrowa jestto miara objętości (inaczej „pojemności“) i równa się 100 stopom sześciennym angielskim, co odpowiada 2.8315 mtr. sześc. Objętość więc wszystkich ładowni statku „Żeglugi Polskiej“ ma 1.129 razy 2.8315 — 3.197 metr. sześc.

Pojemność netto czyli ładowność statku pomnożona przez 2,2 do 2,6 daje zazwyczaj liczbę ton nośności statku w tonach metrycznych. Im mniejsza jest liczba ton netto od liczby ton nośności, tem korzystniej dla statku, gdyż wszelkie opłaty portowe i kanałowe przeważnie pobierają się od tonażu netto. Statki specjalnie zbudowane do przewozu ciężkich towarów mają tonaż netto stosunkowo do tonażu nośności — najmniejszy. Stosunek tonażu netto do ton deadweight (nośności) dla statków „Żeglugi Polskiej“ jest większy niż 2,5, co najlepiej świadczy, iż są one zbudowane dla ładunków nasypowych — węgla, rudy nawozów, oraz pełnych ładunków jednolitych w każdej ładowni, uwzględniając, iż drzewo do 1/3 jego całkowitego ładunku przewożone bywa na pokładzie i przeto zwiększenia ładowni nie wymaga. Jednopokładowość jest drugiem świadectwem obliczenia tych statków na jednolite ładunki (przeważnie ciężkie), gdyż międzypokład doskonale się nadaje do układania drobnicy (general cargo) segregowania mieszanego ładunku co do ciężaru właściwego i częściowego ładowania i wyładowania, lecz nie nadaje się do nasypowych ładunków, ani też do przewozu drzewa.

Ogólny opis parowców „Żeglugi Polskiej“.

Nazwaliśmy parowce te statkami średniej wielkości. W żegludze bałtyckiej należą one do wielkich, w żegludze północno-europejskiej do średnich, lub nawet więcej niż średnich, w żegludze bałtycko-śródziemnomorskiej — do mniej niż średnich. w żegludze z węglem do Argentyny należałyby do statków mniejszych na rynku frachtowym. To samo z drzewem do Australji, lub Południowej Afryki.

Długość między pionami tych statków wynosi 81,65 m., szerokość na wręgach 12,1 m., zagłębienie z ładunkiem 5,55 m. Kształt dna, jak zazwyczaj u nowoczesnych silnikowców towarowych, płaski z nieznacznem wygięciem.

Nad pokładem statek posiada trzy nadbudówki: przednią, naczółek, środkową nad kotłami i maszynami, oraz sterową, czyli rufową. Ze względu na trudność komunikowania się z naczółkiem przy burzliwej pogodzie pomieszczenia dla załogi znajdują się w nadbudówce rufowej. Reszta pomieszczeń i kabin ześrodkowana jest w nadbudówce środkowej, uwieńczonej mostkiem z kajutą nawigacyjną.

Zewnętrzny wygląd parowców tych jest jak na statki towarowe bardzo estetyczny. Wysoki komin znajduje się prawie dokładnie pośrodku całkowitej długości. Maszt przedni, 27 metrów wysokości i tylny, 25 metrów wysokości, stanowią każdy oparcie dla pary tramów ładunkowych i połączone są ze sobą anteną.

Kotły i maszyny.

2 Kotły walczakowe Indret'a typu morskiego, zakładów Caillarda z powrotnym płomieniem, o naturalnym ciągu powietrza mają następujące wymiary: długość: 3,3 m., średnica 4 m., ilość palenisk 2, powierzchnia rusztów 4,4 m^2 ciśnienie 13 kg. zawartość pary 8,3 m^3. zawartość wody 17,4 m^3.

Jamy węglowe znajdują się po obu stronach kotłowni, przy burtach, oraz w jamie przedniej zajmującej przestrzeń wpoprzek całego parowca. Ładuje się węgiel do tej ostatniej z przodu, przez lukę obsługiwaną tramem nr. 2. Do bocznych jam można węglować przez specjalne luki przyburtowe lub też przez środkową lukę węglową tuż za kominem, lub przez wszystkie jednocześnie. Praktycznie możliwe jest ładowanie przez 3 do 4 luk węglowych, co oczywiście znakomicie przyspiesza bunkrowanie. Pojemność jam węglowych wynosi 270 ton, lecz w razie potrzeby można wziąść do 450 ton węgla.

(Dokończenie nastąpi).

Ruch portu gdyńskiego w roku 1926.

W roku 1926 port gdyński, mimo ciągłej budowy, która, oczywiście utrudniała eksploatację wykończonych prowizorycznie lub ostatecznie miejsc przeładunkowych, wykazał ruch tak znaczny, że postawić go już można pod względem tonażu okrętów, w szczególności zaś pod względem ilości przeładowanego towaru w jednym rzędzie obok takich portów na Bałtyku jak Kłajpeda, Lipawa. Różnica w statystyce urzędowej Gdyni Kłajpedy i Lipawy nie pozwala ściśle porównać ze sobą tych trzech portów. Nasza statystyka nie uwzględnia statków przybrzeżnej żeglugi wobec czego ogólne liczby dla tonażu okrętów ruchu jak towarów, tak też osób, są zmniejszone. Kłajpeda i Lipawa liczą nawet małe żaglowce, prócz statków rybackich, czemu nie można się dziwić, gdyż po wyeliminowaniu przybrzeżnej żeglugi ruch tych portów przedstawiałby się zanadto skromnie. Tymczasem średni tonaż statków, których wejście zostało zarejestrowane w Gdyni w r. 1926 wynosił 695 ton rej. netto, co odpowiada średniej nośności (deadweight) 1 600 ton metrycznych. Jak widać port gdyński jako taki jest na Bałtyku jeszcze podczas swej budowy portem większych okrętów. Osobna budowa portu rybackiego zachowa dla niego ten charakter też i nadal.

Zawinęło do portu w r. 1926 według obliczeń prowizorycznych 295 statków morskich o łącznej ładowności 204 479 ton rej. netto, wyszło zaś z portu 299 statków o łącznej ładowności 206 811 t. rej. netto.

Z towarem było na wejściu 17 statków, 278 statków zawinęło próżnych lub pod balastem. Na wyjściu było z ładunkiem 289 statków, a tylko 10 próżnych.

Towaru przywieziono w ciągu roku 179 ton, wywieziono natomiast 409 498 ton towarów, w tej liczbie 397 918 ton węgla.

Osób przyjechało na statkach z zagranicy 764, wyjechało zaś na statkach zagranice 6 085.

Liczby powyższe mówią same za siebie. Nie powiększamy liczb blisko trzykrotnie przez obliczanie tonażu netto w metrach sześciennych, jak to się czyni dla Królewca i Szczecina, ani też nie podwajamy liczb przez obliczanie w tonach brutto, jak to czynią inne porty. Prawda wychodzi na jaw: że mimo wykorzystania Gdańska do ostatnich granic możliwości, nie zaspakajając nawet części potrzeb, przeładowaliśmy w budującym się porcie przeszło 400 000 ton masowych towarów eksportowych. W r. 1927-ym skład towarów przeładunkowych w Gdyni będzie zapewne inny, rozmaitszy, jednak rola węgla jako ładunku eksportowego będzie prawdopodobnie i nadal bardzo poważna w Gdyni.

Męczennicy idei.

Jak pisaliśmy w nr. 27 z r. 1925, senat gdański subwencjonował stocznie w Szczecinie w celu budowy dwóch statków motorowych dla osobowej linji Swinoujście—Gdańsk—Piława. Wiadomość o subwencji wysokości 1 873 000 mk. do połowy przez Prusy i senat gdański wywołała w swoim czasie sensację w prasie angielskiej gdyż nastą-

piło to wkrótce po użyczeniu senatowi pożyczki angielskiej na cele inwestycyjne portowe i miejskie. Jak statystyka dowodzi, ruch osobowy na kolejach pomiędzy Prusami Wschodniemi a reszta Rzeszy jest obecnie więcej ożywiony, aniżeli przed r. 1914 i odbywa się bez najmniejszych przeszkód, co urzędowo stwierdziła dyrekcja kolei w Królewcu. Niemniej jednak usiłowano nietyle ze względów handlowych, ile „zasadniczych“ podtrzymywać za wszelką cenę komunikację osobową morska Swinoujście—Gdańsk—Piława. Statki Grüss-Gott i Tryton, które nie mogły ściągnąć większej ilości pasażerów na tę linię, a które raczej pasażerów coraz więcej traciły z powodu dogodności komunikacji lądowej na szynach kolejowych polskich, miały być zastąpione przez dwa nowoczesne statki motorowe, dające podróżnym wszystkie możliwe wygody. Przy poważnej pomocy finansowej Gdańska mającego sporą ilość bezrobotnych i stocznie o małem zatrudnieniu, zbudowano motorowce „Hansestadt Danzig“ i „Preussen“ na stoczni Vulcana i Oderwerke w Szczecinie o wyporności 2 050 ton każdy na 1 158 pasażerów w nocnej podróży i 1 403 w dziennej podróży morskiej każdy. Te wielkie, jak na bałtyckie stosunki, statki osobowe zostały wykończone w połowie lata i były niezwłocznie uruchomione. W braku pasażerów jednak żegluga ich została całkowicie przerwana od września do grudnia r. b.

Jeden ze statków jest administrowany przez firmę Bräunlich w Szczecinie, drugi zaś przez Norddeutscher Lloyd w Bremie. Wznowienie ruchu w grudniu poprzedzone było wielką akcją reklamową w prasie. Dla nikłej ilości podróżnych udało się uruchomić w okresie świątecznym tylko „Hansestadt Danzig“. Statystyka grudnia pozwala wyprowadzić ostateczne wnioski co do powodzenia tej żeglugi. Wjazdów i odjazdów tego statku w Gdańsku było 14. Podróży całkowitych Swinoujście—Piława względnie z powrotem 7. Tymczasem pasażerów przewieziono wszystkiego z Gdańska do Piławy 174, z Piławy do Gdańska 122; z Gdańska do Swinoujścia 361, z Swinoujścia do Gdańska 244, czyli razem przewieziono w czternastu podróżach 901 pasażerów, to znaczy przeciętnie po 64 pasażerów. Zanotowana jest nawet jedna podróż całkiem bez pasażerów.

Sześćdziesięciu czterech pasażerów na statku obliczonym na 1 100—1 400 pasażerów, — to jest nieco za mało. Kto pokrywa deficyty takiej żeglugi? Jakie może być usprawiedliwienie takich ofiar finansowych? Poza znanemi nieujawnionemi celami działać tu może jedynie „męczennictwo idei“ zupełnie niepotrzebnej komunikacji osobowej morskiej w kierunku zachodnio-wschodnim z Szczecina przez Gdańsk do Królewca.

Polska w międzynarodowej statystyce rybackiej.

Świeżo ukazał się 13 tom biuletynu statystycznego wydawanego przez Radę Międzynarodową do badań morza. Jest to już drugi tom tego wydawnictwa w dziedzinie statystyki międzynarodowej, w których Polska została całkowicie i narówni ze wszystkiemi innemi krajami uwzględniona figurując we wszystkich zestawieniach i porównaniach.

Trzeba przyznać, że udział Polski w ogólnem rybołóstwie północnych państw Europy nie przedstawia się zbyt korzystnie. Na ogólna ilość 786 460 kwintali ryb złowionych w ciągu 1923 r. (ten właśnie rok obejmuje ostatni biuletyn), — na Polskę przypada tylko 41 000 q., czyli nieco mniej niż 2 pro mille. Co do wartości połowów rybołóstwa, sytuacja przedstawia się jeszcze — gorzej, gdyż wartość polskiego połowu wynosi 1½ miljona zł, wobec 1 715 miljonów złotych ogólnej wartości, czyli mniej niż 1 pro mille.

Natomiast stosunek zmienia się zupełnie jeżeli chodzi o zużycie produktów rybołóstwa morskiego; udział Polski w tym znaczeniu idzie bardzo wysoko w górę w porównaniu z jej udziałem w produkcji. Na ogólna sumę 41 000 q,. wyprodukowanych w Polsce konsumcja polska wyniosła przeszło

800 000 q., co wynosi nawet w stosunku do ogólnej produkcji wszystkich państw europejskich poważny odsetek bo 3,5 proc.

Jakkolwiek udział Polski w Statystyce Międzynarodowej Rybackiej nie świadczy zbyt pochlebnie o dotychczasowych wysiłkach w zakresie opanowania morza, jednak sam fakt starannego opracowania poszczególnych danych i złożenie statystyki zebranej wg. ogólnych zasad daje dobre świadectwo o pracy osób zajmujących się tą sprawą w Polsce. Pozatem figurowanie Polski w jednym z nielicznych roczników, poświęconych Statystyce Międzynarodowej jest niewątpliwie bardzo pożądaną formą propagandy i wzmocnienia państwowej powagi Polski zagranicą. Starania co do należytego opracowania i umieszczenia statystyki polskiej w publikacjach Międzynarodowej Rady do badań morza, zawdzięczyć należy pracy naszego delegata do międzynarodowej rady do badań morza prof. Michała Siedleckiego, któremu zadanie to ułatwił Morski Urząd Rybacki w Wejherowie, jak też obecnie zlikwidowany już Wydział Rybacki w Ministerstwie Rolnictwa.

Jeżeli dotychczasowe wysiłki poszczególnych osób doprowadziły do tego, że Polska stanęła w równym rzędzie z innymi państwami w Międzynarodowej Statystyce Rybactwa i Rybołówstwa morskiego, zależy teraz od inicjatywy polskiego kupiectwa i przemysłowców, żeby udział Polski w tej statystyce wykazywał coraz większy wzrost produkcji. Morze stoi dla wszystkich otworem i w odległości trzech mil od brzegu może polskie przedsiębiorstwo wszędzie dokonywać połowów. — Należy pamiętać, że szybki wzrost miast portowych najłatwiej się uskuteczniа zawdzięczając rybołóstwu i przemysłowi przetwórczemu, który skupia znaczne ilości osób, znajdujących tu źródło stałego zarobku. Tak powstały większe miasta portowe Anglji, tak rozwijają się obecnie porty niemieckie i francuskie.

Szerokie pole pracy otworzyło się przed polskim przedsiębiorcą — ale dotąd nie widać chętnych.

Energiczna budowa łotewskiej marynarki wojennej niech służy nam jako przykład.

Że Łotwa nie zaniedbuje ważnego zadania obrony swych wybrzeży, dowodzi tego szereg uroczystości spuszczenia na wodę we Francji w obecności posła łotewskiego i załóg nowych statków, — czterech nowych jednostek młodej marynarki łotewskiej.

Jako pierwszy został zbudowany we Francji (Chantiers Dubiieon w Nantes) wyławiacz min Viesturs. Następnie spuszczono w lipcu zeszłego roku, również w Nantes, na stoczni Chantiers de la Loire, łódź podwodna Ronis (po łotewsku Foka), w sierpniu drugi wyławiacz min — Imantę, na stoczni Normand w Hawrze, we wrześniu zaś, tamże, drugą łódź podwodna — Spidolę (po łotewsku wróżka).

Łodzie podwodne **Ronis** i **Spidola** zbudowane są według planów Simonot. Wyporność ich ok. 400 ton, długość 55 metrów, szerokość 4,60 m. 2 silniki spalinowe Sulzer-Loire po 650 KM każdy nadają łodzi szybkość na powierzchni do 14 węzłów. 2 motory elektryczne po 350 KM każdy, udzielają jej szybkość 9 węzłów w stanie zanurzonym. 2 peryskopy pozwalają oglądać powierzchnię przy 11-tu metrach zanurzenia. Uzbrojenie stanowią: 6 aparatów torpedowych, o średnicy 450 m/m, w tej liczbie 4 dają się obracać, 1 armatka przeciwaeroplanowa 76 m/m, dwie kartaczownice. Załoga składa się z 31 osób w tem 3 oficerów. Łódź jest przystosowana do żeglugi w zimnych wodach. Na stanowisku kotwicznem wnętrze ogrzewa się przy pomocy radjatorów parowych, w żegludze zaś przy pomocy radjatorów elektrycznych. Promień działania łodzi: 1 600 mil na powierzchni i 85 mil pod wodą. Zanurzać się może do głębokości 50 metrów.

Wyławiacze min **Viesturs** i **Imanta** mają długość 48,8 metr., szerokość 6,5 m., zagłębienie 1,5 m., wyporność: 255 ton, szybkość 14 węzłów. Uzbrojenie: jedna 8 cm. armatka przeciwaeroplanowa Schneider-Skoda i cztery kartaczownice Vickersa. Promień działania 1 100 mil przy 11 węzłach. Załoga: 3 oficerów, 6 podoficerów, 29 marynarzy.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Uroczyste przyjęcie handlowych statków polskich w Gdyni.

Rozpoczęcie budowy polskich statków osobowych w Gdańsku.

6 b. m. odbyło się w Gdyni uroczyste przyjęcie polskich statków handlowych „Żeglugi Polskiej". Obecni byli: min. przemysłu i handlu E. Kwiatkowski, wojewoda pomorski gen. Młodzianowski, b. min., prezydent miasta Poznania C. Ratajski, starosta morski gen. Zaruski, prezes dyr. kolejowej gdańskiej Czarnowski, dowódca floty kdr. U. Unrug, członkowie Polskiej Delegacji Rady Portu w Gdańsku, nacz. wydziału portowego inż. Łęgowski, dyr. t-wa Wisła-bałtyk inż. Nosowicz, b. min. Klarner, kdr. Witkowski, kdr. Poznański, prezes sejmowej komisji morskiej pos. Załuska, nacz. budowy portu inż. Wenda, oraz liczni przedstawiciele naszego szczupłego jeszcze świata żeglugowego. Gospodarzem był dyr. Żeglugi Polskiej p. Julian Rummel.

Po podniesieniu bandery i flagi towarzystwa na „Wilnie", ocumowanem przy przystani i poświęceniu tego statku przemówili pp.: Minister przemysłu i handlu inż. E. Kwiatkowski w gorącem przemówieniu podkreślił: potrzebę szerszej i głębszej propagandy spraw żeglugi morskiej, znaczenie tej żeglugi dla wyrobienia tęgich charakterów, oraz zupełność i nienaruszalność spojenia wybrzeża z macierzą, którego nie przełamie już dziś żadna obca siła ludzka, lub pozaludzka; prezes Rady Administracyjnej towarzystwa, prezydent m. Poznania C. Ratajski, który zapowiedział, iż rada administracyjna będzie pilnie strzegła majątku i spraw handlowych towarzystwa, wojewoda pomorski gen. Młodzianowski mówił krótko o wytrwałej i odpornej ludności pomorskiej, która w ciężkim trudzie utrzymała przez 150 lat wybrzeże dla Polski. Słowa jego były pokryte okrzykiem „niech żyje" na cześć ludności Pomorza. Poseł Załuska podkreślił nietykalność dla zakusów obcych naszej bramy na świat, wywołując odruchowy aplauz zebranych.

Następnie odbyła się wycieczka holownikiem „Ursus" na stojący na redzie parowiec „Katowice" (kpt. Bramiński), który jako czwarty ze statków towarzystwa, przybywający z Francji, nadszedł wcześniej aniżeli się nawet spodziewano. Po powrocie do portu oglądano szczegółowo „Wilno". Następnie część gości odjechała do Gdańska gdzie 7-go o godz. 11-ej na Stoczni Gdańskiej odbyło się założenie pierwszych arkuszy stalowych dna 2 polskich statków pasażerskich dla żeglugi na Bałtyku. Statki te kontraktowo mają być wykończone w maju i w czerwcu roku bieżącego.

Ruch w porcie gdyńskim 5. I.—12. I. Zawinęło 7 statków o łączn. ładowności 2 977 ton r. netto, w tej liczbie 3 parowce, 1 holownik, 2 lichtugi morskie, 1 żaglowiec z motorem, co do narodowości były 4 statki niemieckie, 1 szwecki, 1 estoński, 1 duński. Wyszło z portu 6 statków o łącznej ładowności 4 336 t. r. netto, w tej liczbie 5 parowców, 1 żagl. z motorem. Co do narodowości był 1 polski (Wilno), 3 szweckie, 1 niemiecki, 1 duński. Z wyjątkiem próżnego Wilna pozostałe wyszły z 8 065 t. węgla.

Gdynia.

Szkolny żaglowiec wojenny „Iskra" przybył z Anglii do Gdyni. 12-go b. m. wczesnym rankiem nowy szkolny trzymasztowiec marynarki wojennej „Iskra" przybył z Grangemouth (Szkocja) do Gdyni.

Żaglowiec trzymasztowy z pomocniczym motorem „Iskra" został nabyty w Anglji i odbył swą pierwszą podróż pod dowództwem kpt. Maciejowicza, komendanta statku szkolnego „Lwów". Ma on ożaglenie ukośne szkunera i po nieznacznych przeróbkach będzie służył do szkolenia praktycznego młodych kadr oficerskich naszej marynarki wojennej. „Iskra" ma wyporność ok. 500 ton, załoga jej składa się z 10 osób.

Zamówiliśmy nareszcie trzy łodzie podwodne dla obrony wybrzeża. Stocznie francuskie: Augustin Normand w Hawrze. Chantiers de la Loire w Nantes i Chantiers navals francais w Blainville otrzymały od Polski zamówienie, każda na jedną łódź podwodną typu łodzi-minostawów.

Uwaga: Łodzie-minostawy mają doniosłe znaczenie obronne, gdyż mogą szybko i w wielkiej ilości ustawiać pod wodą zagrody z min nieruchomych.

Początki ożywienia w Gdyni. W ostatnim tygodniu silne wiatry południowo-wschodnie utrudniały wprowadzanie statków, a nawet i ładowanie. Była też przerwa całodzienna w pracy dźwigów mostowych z powodu uszkodzenia linii elektrycznej. Od dnia 8-go jednak ładowanie się ożywiło. Między innemi załadowano węgiel na dwie lichtugi morskie i na drewniany duński żaglowiec z motorem pomocniczym „Dronning Thyra", który 11-go b. m. wyszedł stąd z 700 ton węgla.

Ruch w porcie Gdyńskim za tydzień (22—29/12). W ubiegłym tygodniu zawinęły do portu 4 parowce (szweckie, 1 niemiecki) o łącznej ładowności 2 504 tony rej. netto, wszystkie w stanie próżnym. Wyszło w tymże czasie z portu 5 parowców, w tej liczbie 2 szweckie, 1 duński, 1 francuski, 1 niemiecki, o łącznej ładowności 4 709 ton rej. netto. Wywieziono w tygodniu 8 737 ton węgla. Ruch na wejściu był zmniejszony z powodu świąt Bożego Narodzenia.

Gdańsk.

Ruch statków „Żeglugi Polskiej". Wszystkie statki „Żeglugi Polskiej" — parowce „Poznań", „Kraków", „Wilno", „Katowice" i „Toruń" ładują obecnie w porcie gdańskim drzewo z przeznaczeniem do portów francuskch i angielskich. Statek „Toruń" (kpt. Muenzel), który jako ostatni przybył z Cherbourga do Gdyni 9-go, 10-go zawinął do Gdańska i nazajutrz rozpoczął ładowanie.

Ruch portu gdańskiego w r. 1926. Ruch w porcie gdańskim w r. 1926 pobił wszystkie rekordy powojenne własnego ruchu portowego, przedwojenny zaś ruch swój przewyższył 3,6 razy. W r. 1926 zawinęło do portu gdańskiego 5 967 statków morskich o łącznej ładowności 3 432 480 ton rej. netto. W roku poprzednim tonaż okrętów na wejściu wynosił 1 869 979 ton r. n. to znaczy, że w ostatnim roku ruch statków w porcie wzrósł o 80 proc. W r. 1913 tonaż okrętów na wejściu do portu gdańskiego wynosił tylko 937 590 ton rej. netto.

Przeładunek towarów w porcie objął w r. 1926 olbrzymią liczbę 6 miljonów ton, przeważnie węgla, drzewa, przy ogromnej przewadze towarów eksportowych nad importowemi (import — 700 000 ton). W r. 1925 przeładowano 2,7 miljonów ton towarów, a więc mniej niż połowę ilości z r. 1926-go.

Wśród statków poszczególnych narodowości pierwsze miejsca zajęły w ruchu portowym Gdańska bandery: niemiecka, szwecka i duńska, trudniące się przewozem polskiego węgla. W ogólnym ruchu, procentowo, udział bandery niemieckiej zmalał. Bandera polska powiewała na 80-ciu zawijających do portu statkach o łącznej ładowności 41 500 ton.

Tczew.

Nowe urządzenia do ładowania w zimie. T-wo Wisła Bałtyk zastosuje, wobec doświadczeń przy pochodzie lodów, konstrukcję wieżową, która pozwoli na ładowanie węgla transporterami i rynnami bez oparcia się o promy, co pozwoli nie przerywać ładowania na statki morskie nawet przy silnym pochodzie lodów.

Duńska draga „Sydhavn" rozpoczęła 3-go pogłębianie ujścia Wisły. Wielka draga duńska „Sydhavn" zaczęła energiczne pogłębianie ujścia Żywej Wisły w dniu 3 b. m. Dotychczasowa jej czynność była nieznaczna, z powodu niekorzystnej pogody, a w ostatnich dniach 10-ciu z powodu pochodu lodów, dlaczego musiała się ukryć do portu gdańskiego.

Ruch statków T-wa „Wisła-Bałtyk" w Tczewie. 10-go b. m. holownik Tyran z lichtugą morską Jurek, załadowaną 1 200 ton węgla opuścił Gdańsk z przeznaczeniem do Kopenhagi. — Lichtugi „Bartek", „Bolek", „Bronek" i niemiecka lichtuga „Walter", które za holownikami „Sambor" i niem. „Gladiator" udały się z węglem do Sztokholmu otrzymały powrotny ładunek rudy z Oxoelösund (Szwecja) do Gdańska, gdzie są oczekiwane około 20 stycznia. Holownik T-wa Wisła Bałtyk w Tczewie „Rybak" z lichtugami morskiemi tegoż towarzystwa „Edek" i „Stefek" 13-go b. m. przybyły do portu gdańskiego z Pargas (Finlandja).

Jedna z par lichtug T-wa Wisła Bałtyk ma otrzymać fracht rudy z Oxelösund do Szczecina, inna węgiel z Królewca do Kopenhagi. Frachty te stoją w związku z nieprzebagrowaniem jeszcze baru w ujściu Wisły dla holowników towarzystwa, oraz z trudnością stosowania promów przeładunkowych w Tczewie podczas ruchu kry.

Pomyślne skutki pogłębiania Wisły poniżej Tczewa. Przy ostatnich pomiarach w dojeździe Wisły Morskiej poniżej Tczewa, które uskuteczniono w pierwszych dniach stycznia, wyjaśniło się, iż przebagrowane miejsce pod Czatkowami znakomicie się trzyma, tak że jedyną przeszkodą na polskim odcinku stanowią przemiały wyżej położone, bliżej miasta, których jeszcze nie ruszano, a które początkowo miały więcej wody niż mielizna gliniasta pod Czatkowami. Obecnie, wobec wysokiej wody, sprawa dalszego polepszenia odjazdu nie może być aktualna.

Ruch statków T-wa „Wisła-Bałtyk" Tczewie. 4-go stycznia lichtuga morska „Bronek" wraz z niem. lichtugą „Walter" wyszła z Gdańska z węglem za holownikiem niemieckim „Gladiator" do Sztokholmu. — Tegoż dnia polski holownik „Krakus" z lichtugami morskiemi „Benek" (przemianowana z „Burek") i niemiecka D. W. 701 wyszedł z Gdańska do Rönneby z węglem. — Tegoż dnia polski holownik „Sambor" z polskiemi lichtugami morskiemi, „Bolek" i „Bartek" wyszedł z portu gdańskiego z węglem do Sztokholmu. — 6-go stycznia holownik „Górnik" (przemianowany z „Bagateli") z lichtugą „Janek" z węglem, wyszedł z Gdańska do Karlshamn.

Praca pogłębiania ujścia Wisły znowu przerwana. Duńska draga „Sydhavn" 6-go stycznia ponownie wróciła do Gdańska. Pochód lodów na Wiśle, chociaż niezbyt jeszcze silny, uniemożliwia ponownie pracę pogłębiania ujścia pod Schiewenhorst. Dopiero po przejściu kry, wzgl. po stanięciu Wisły pogłębianie zostanie wznowione.

Sprawy rybackie.

Nieszczęśliwy wypadek na wybrzeżu. W dniu 5-go b. m. zdarzył się na morzu przed Wielką Wsią nieszczęśliwy wypadek. O godz. 10-ej rano przy powrocie z połowu utonęło trzech rybaków: Augustyn Dehling 37 lat, Paweł Hase 21 lat i Teodor Piper 25 lat, czwarty rybak, brat Pawła Hase uratował się. Rozbitą łódź fale wyrzuciły na brzeg. Ciał topielców dotąd nie znaleziono. Augustyn Dehling osierocił liczną rodzinę z 7 dzieci. Rybacy wracali z połowu i znajdowali się w odległości 30 metrów od brzegu, gdy silna fala wywróciła łódź. Za przyczynę wypadku należy uważać t. zwaną falę denną, która pod wodą przy otwartym brzegu ma kierunek ku morzu. Wywróciła ona łódź oraz nie pozwoliła trzem ratującym się dopłynąć do brzegu.

O przeładunek kolejowo-wodny w Grodnie.

W „Nowem Życiu" (Grodno 2. 12.) ukazał się artykuł pióra inż. J. E., w którym autor przemawia za natychmiastowem urządzeniem punktu przeładunkowego kolejowo-wodnego dla masowych ładunków w Grodnie, na Niemnie. Artykuł nawiązuje do przystani przeładunkowych na Wiśle, słusznie sądząc że to samo dałoby się zrobić na Niemnie.

W Toruniu, Solcu, Kapuścisku, Bydgoszczy, Świeciu i Tczewie. (w tym ostatnim nawet port morski) — wszędzie powstały porty wewnętrzne, w których przeładowywano węgiel z wagonów na barki, aby następnie dokonać w Gdańsku drugiego przeładunku, lecz już na statki morskie.

Zdawało się, że to podwójne przeładowywanie nie opłaci się i że eksport węgla tym sposobem musi upaść...

Widzimy natomiast odwrotnie... Sposób ten „łamany kolejowo-wodny" rozwija się doskonale, mimo zastosowania przy tych przeładowywaniach sposobów wielce prymitywnych.

Trzeba spodziewać się, że przy polepszeniu środków przeładunkowych, ten ostatni sposób, kombinowanego przewozu węgla, jeszcze bardziej rozwinie się.

To też widzimy, jak wszystkie prawie nadbrzeżne miasta środkowej i dolnej Wisły starają się zapoczątkować u siebie porty rzeczne, doskonale rozumiejąc, jak wielką korzyść przynosi taki port miastu i ludności.

Położenie Grodna również nadaje się na urządzenie przystani dla potrzeb ogólno krajowych, a tem samem da możność prędszego rozwoju przemysłu i handlu w mieście gdyż otrzymywany tanim kosztem surowiec i towar, pobudzi ludzi energicznych do założenia nowych warsztatów pracy.

Później, przy otwarciu żeglugi do Kowna, przed Grodnem staną nowe horoskopy w postaci większych mas węgla, które bez wątpienia tutaj zostaną przeładowywane na barki, aby zaspokoić węglowy głód Litwy.

Licząc na 1 mtr. bieżący przystani przy ręcznem ładowaniu 100 ton rocznie, widzimy, że przy bulwarze (przystani) długości 200 mtr., będziemy mogli ładować około 20 000 ton rocznie gruzów masowych a więc cyfrę dość pokaźną...

Taka ilość towarów, przeładowana w obrębie miasta, da duży zarobek ludności, a tem samem powiększy jej dobrobyt.

Nie tak dawno specjalna komisja badała teren portu w Grodnie i uznała za wskazane przeprowadzenie normalnego toru kolejowego ze stacji Łosośna do portu, gdzie byłyby urządzone place przeładunkowe i tory równoległe do brzegu basenu portowego.

Projekt takiego połączenia został nawet już opracowany przez władze kolejowe w Grodnie, lecz jeszcze długo widocznie będzie oczekiwać na wprowadzenie go w życie, jeżeli nie będzie zainteresowania się tym projektem czynników miejskich, którym przecież musi zależeć na rozwoju własnego grodu.

Musimy sprostować szan. autora jedynie pod względem oceny ilości ręcznie przeładowanego węgla rocznie, która może sięgać 300 ton na metr. bieżący przystani. Można więc przeładować 60 000 ton rocznie przy 200-metrowej przystani.



Podróże morskie i sport wodny

Sport żaglowy i motorowy.

Zmiana nazwy działu. Niezależność klubów żaglowych i motorowych.

Część tytułu działu: „Sport wodny" zmieniamy na „Sport żaglowy i motorowy". Mimo że pierwsza nazwa długo istniała w piśmie — od 1. I. 1923 r., uważamy zmianę za konieczną z przyczyn następujących:

Faktycznie poświęcaliśmy zawsze dział ten sportowi żaglowemu i motorowemu na wodzie, a nie sportowi wodnemu wogóle. Wypływało to nie tylko z charakteru pisma, — przedewszystkiem żeglugowego, jak też z zasadniczej różnicy pomiędzy sportem żaglowym i motorowym (z jednej strony, a sportem wioślarskim i pływackim z drugiej.

Jedność sportu wodnego jest właściwie fikcją. Od waterpolo jest bliżej oczywiście do wszelkiego polo i nawet do wszelkich gier na powietrzu aniżeli do sportu żaglowego. Od regat wioślarskich jest również o wiele bliżej do lekkiej atletyki szweckiej gimnastyki, wogóle ćwiczeń ciała, aniżeli do regat żaglowych lub motorowych. Wioślarstwo i pływactwo należą do dziedziny kultury ciała, wchodzą poniekąd do dziedziny ćwiczeń atletycznych, któremi się nie zajmujemy. Uznając ich wielką pożyteczność, uważamy oba sporty — pływacki i wioślarski za specjalność pism sportowych bądź ogólnosportowych, bądź tym gałęziom sportu poświęconych. Chcąc udzielić miejsca sportowi na łamach „Żeglarza Polskiego" możemy go udzielić li tylko sportowi żeglarskiemu, którym jest sport żaglowy i motorowy. W sportach tych również kształci się siła i zręczność piękno i doskonałość ruchów, zwłaszcza w sporcie żaglowym, jednak cel tego sportu jest bardzo złożony i w miniaturze odbija cele i właściwości żeglugi jako takiej, prowadząc przeważnie do celów pozasportowych... Niestety, świadomość odrębności sportów żeglarsko-wodnych (żaglowy i motorowy) od fizyczno-wodnych (wioślarstwo i pływactwo) nie zarysowuje się dość radykalnie w naszej świadomości zbiorowej. Nie dostrzegamy rze-

czy ważnych, zasadniczych. Do takiego stopnia, że w r. ubiegłym zamierzał zorganizować doroczne regaty żeglarskie w Gdyni jeden z naszych zasłużonych klubów wioślarskich. Skutek był ten, że regaty się wogóle nie odbyły, co jest poważną wskazówką na przyszłość: już przyszedł bowiem czas zróżniczkowania sportu wodnego, jak został on zróżniczkowany w Niemczech w ostatnich latach trzydziestu, po przejściu tej fazy którą obecnie się przechodzi u nas, jak od niepamiętnych czasów zróżniczkowany jest w Anglji, gdzie nikomu na myśl nie przychodzi łączyć wioślarstwo z żeglarstwem. Z całkowitem więc uznaniem podkreślić należy powstanie w r. 1924 w Warszawie Yacht Klubu Polski, rozwijającego się niezależnie od klubów wioślarskich stolicy. Równocześnie odbywa się uniezależnienie sekcji żeglarskiej WKW w Warszawie, przekształcającej się na Yacht Klub Wojskowy. Jeszcze wcześniej klub „Sport Wodny Charzykowo" przekształcił się na „Klub Żeglarski Chojnice", wreszcie Pierwszy Polski Klub Yachtowy, założony w r. 1922 na wybrzeżu i w Gdańsku utrzymuje od początku istnienia charakter klubu żeglarskiego. Zanotować należy jeszcze powstanie w Warszawie klubu wodnego motorowego, oraz coraz poważniejszy rozwój sportu żaglowego w AZS.

Całkowite usamodzielnienie się klubów żaglowych i motorowych jest niewątpliwie bardzo pożądane dla ich dalszego pomyślnego rozwoju.

Inżynier A. Potyrała.

Materjały dla budowy łodzi.

I. Uwagi wstępne.

Dla łodzi wszelkiego rodzaju, tak sportowych jak ratowniczych, rybackich, motorowych i żaglowych, najbardziej rozpowszechnionym materjałem budowlanym jest drzewo. Łodzie metalowe spotyka się dość rzadko, pomimo że nie zawsze ustępują swoją jakością łodziom drewnianym, a nawet w pewnych wypadkach je przewyższają. Natomiast, prawie wyłącznie, używa się metali dla okuć i części wymagających szczególnej wytrzymałości przy łodziach drewnianych. Rozpowszechnione dość szeroko są t. zw. łodzie kompozytowe, mające wręgi poprzeczne i stępkowe, belki pokładowe, przekątnie i inne części konstrukcji kadłuba z żelaza, względnie stali okrętowej, natomiast poszycie wierzchnie i urządzenie wewnętrzne jest wykonane całkowicie z drzewa.

Przy projektowaniu łodzi należy rozważyć, zupełnie objektywnie, jakie czynniki przemawiają za użyciem drzewa względnie stali dla budowy kadłuba. Musimy mieć na uwadze, który materjał jest stosunkowo tańszy, jaki warsztat ma wykonać budowę i na co dana łódź jest przeznaczona.

Pod względem kosztów materjału drzewnego i stali, należałoby oddać pierwszeństwo temu pierwszemu i ten moment zwykle przy decyzji w wyborze przeważa, chociaż nie zawsze zupełnie słusznie.

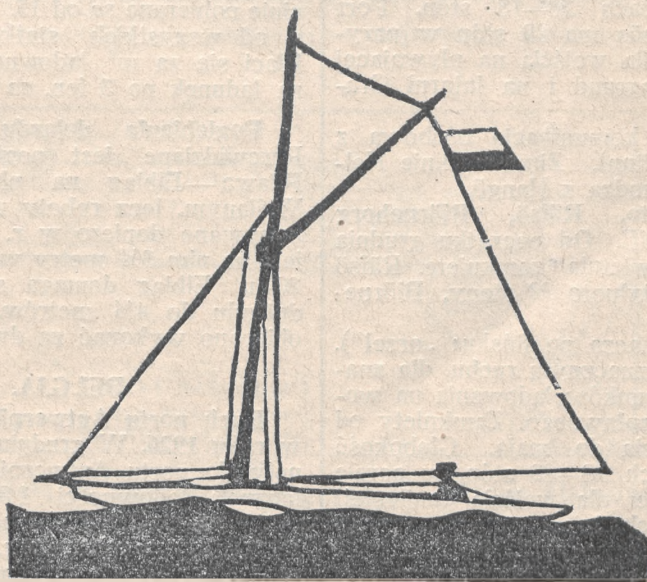
Budowaniem łodzi zajmują się przeważnie stocznie o małym zakresie pracy, używające często bardzo prymitywnych środków technicznych i położone nierzadko daleko od dróg wodnych. Łódź nie przedstawia zwykle wielkich trudności w transporcie koleją lub innym środkiem lokomocji lądowej, co pozwala wykorzystać warunki panujące w głębi kraju, tak pod względem dostatku materjału budowlanego, jak też tanich sił robotniczych. Spotkać można dość często stocznie dla łodzi, w okolicach odległych od większych centrów przemysłowych, te stocznie zatrudniają robotników z pokolenia na pokolenie, przez co ci dochodzą do doskonałości w swym zawodzie, przy tem jednak ich wynagrodzenie jest o wiele niższe aniżeli robotników w stoczniach nadmorskich. Zaletą konstrukcji drewnianych jest łatwość obróbki, wymagająca więcej sprytu od robotnika aniżeli kosztownych urządzeń mechanicznych, niezbędnych dla obróbki żelaza. Czynnik ten ma decydującą rolę w kosztach budowy łodzi, co pociąga odpowiednią stawkę w amortyzacji. Wyższa cena żelaza i droższa jego obróbka powodują mniejszą zdolność konkurencyjną łodzi stalowych na rynku w stosunku do łodzi drewnianych.

Podobnie przedstawia się sprawa budowy łodzi z drzewa pod względem praktycznym. Woda wogóle, a woda morska w szczególności niszczy szybko materjał łodzi, o ile ten przez odpowiednią konserwację nie jest przed jej działaniem zabezpieczony. Konserwacja łodzi polega na naprawie uszkodzonych części kadłuba, nasycaniu poszycia odpowiedniemi roztworami chemicznemi (przez co wodorosty mają mniejszą siłę destrukcyjną) i na odmalowywaniu kadłuba żywego co pewien okres czasu, które utrudnia przystęp do łodzi wodzie i pasożytom wodnym; równocześnie zmniejsza się opór łodzi, gdyż powierzchnia jest mniej porowata i szorstka. Umiejętna konserwacja nie jest rzeczą tak łatwą, jak to może wydaje się na pierwszy rzut oka, owszem często można spotkać łodzie, które uległy zniszczeniu tylko dzięki nieumiejętnemu obchodzeniu się z niemi przy przyprowadzeniu ich do porządku. Łodzie żelazne gorsze są pod tym względem niż drewniane, gdyż farby i laki nie tak dobrze do nich przylegają. Bardzo nieprzyjemnem zjawiskiem przy łodziach metalowych jest powstawanie prądów galwanicznych w wypadku zetknięcia się bezpośredniego metalu z wodą morską, co może w przeciągu bardzo krótkiego czasu spowodować zniszczenie kadłuba żywego.*) Odpowiedniem zjawiskiem dla drzewa jest gnicie w wilgoci, lecz temu da się łatwiej zapobiec przez napuszczenie go i odmalowanie. muszą być używane roztwory i farby odporne na działanie wody. Metale odporne na działanie wody są drogie i dlatego budowanie łodzi np. z miedzi absolutnie nie wchodzi w rachubę.

Na uwagę zasługuje również stosunek ciężaru łodzi metalowych do drewnianych. Łódź drewniana jest prawie zawsze lżejszą od żelaznej, przy jednakowej wytrzymałości korpusu i tych samych zaletach żeglarskich. Wytłumaczone to jest własnościami żelaza. Dopuszczając jednostkowe obciążenie dla żelaza, jakie stosuje się w budowie okrętów, otrzymujemy bardzo lekkie przekroje, lecz cała konstrukcja jest nadzwyczaj elastyczna i wiotka i o wbudowaniu ciężkiego motoru lub masztów nie może być mowy, gdyż na fali trochę silniejszej, gdzie momenty wyginające i skręcające stale się zmieniają od maximum do minimum, musiałoby nastąpić złamanie się lub skręcenie łodzi. Mając powyższe na uwadze musimy wszystkie przekroje przyjmować silniejsze, niż nam rachunek wskazuje, przez co jednak ciężar łodzi jest o wiele większy. Zastosowanie metali lekkich, jak np. aluminium dla konstrukcji kadłuba natrafia na wielką przeszkodę w postaci intensywnego trawienia go przez prądy galwaniczne.

(Ciąg dalszy nastąpi).

*) Żywemi częściami kadłuba okrętu są jego części podwodne. — Red.



Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

Rozpowszchnienie na statkach motorów systemu Burmeister i Wain.

Na 1-go stycznia 1927 r. tonaż światowy wyposażony w spalinowe motory systemu Burmeister i Wain (Kopenhaga) liczył 281 statków z 3 310 215 ton wyporności, 2 252 091 ton nośności, 1 528 017 ton rej. brutto pojemności, a łączna siła motorów wynosiła 932 065 KMW. 1-go stycznia 1927 było w budowie lub zamówionych 100 statków z 1 078 497 ton wyporności, 541 940 ton rej brutto pojemności, 695 940 ton nośności, o łącznej sile motorów 394 015 KMW.

Jak widać z powyższych liczb motory Burmeistra i Waina montowane bywają na statkach wielkich średnio ponad 10 000 ton wyporności, 6 950 ton nośności, 5 400 ton r. brutto pojemności. Średnia siła zamówionych dla 100 nowych statków motorowych wynosi 3 940, co nie można uważać za liczbę wysoką. Tłumaczy się to specjalnością tych solidnych czterotaktowych motorów: szybka żegluga towarowa na dużych odległościach.

PORTY FINLANDJI.

(Z Almanachu 1927/28).

Abo (fińskie Turku). Drugi port Finlandji. Przy pomocy łamaczy lodów czynny przez całą zimę. Ważna linja osobowa Abo—Stockholm. Głębokości przy nabrzeżach do 24 stóp, w porcie do 27 stóp.

Zewnętrzne stacje pilotowe dla statków przybyw. od południa: Uaö i Lohm.

Hangö (fsk. Hanko). Zimowy port Finlandji, zdystansowany od paru lat przez Abo; dzięki wysuniętemu położeniu dostępny przy pomocy łamaczy lodów przez całą zimę. Głębokość przy „niemieckiem nabrzeżu" 26 stóp przy molo 30 stóp. Piloci dla wejścia — na Russarö.

Helsingfors (fsk. Helsinki). Letni port, zamknięty zazwyczaj od połowy stycznia do połowy kwietnia. Głębokość przy nabrzeżach 28—18 stóp. Port drzewny Sörnäs ma 19 stóp w przystani. Piloci dla wejścia na pływającej latarni Aaransgrund i na latarni Grahara.

Ożywiona komunikacja osobowa z Rewlem (Talinn). Zimowe linje Helsingforsu odchodzą z Hangö.

Mäntyluoto, Räfsö, Björneborg 61 30'N 21 40'E. Od początku grudnia do połowy kwietnia zamknięte. Räfsö 26 stóp, Mäntyluoto 22 stopy, Björneborg 9 stóp.

Kotka (oznacza po fińsku: „orzeł"). Letni port, o znacznym ruchu, dla znakomitych warunków ładowania na wodzie drzewa spławnego. Zamknięty od połowy grudnia do maja. Głębokość przy nabrzżach 18—22 stóp, w porcie 30 stóp. Piloci dla wejścia (najlepiej) północno zachodnia strona wyspy Hogland; przy nadejściu od wschodu —Aspö, od zachodu, dojazdem szkerowym, — Boisto i Kuorsalö.

Raumo. Letni port. Zamknięty od początku grudnia do połowy kwienia. Głębokość w przystani 21—20 stóp, na redzie 24 stopy. Piloci dla wejścia na Relandersgrund.

Tornea (fsk. Tornio). Zamknięty od listopada do czerwca. 20 stóp.

Uleaborg (fsk. Oulu). Zamknięty od końca listopada do końca maja. 23—17 stóp. Piloci dla wyjazdu na latarni Marjaniemi.

Wasa — Nicolaistad zamknięty od końca grudnia do pierwszych dni maja. Przy nabrzeżu głębokość 14 stóp. Zewnętrzny port Wasy—Wasklot 22 stopy. Piloci na wejściu od południa i zachodu na Rönskär i Norrskär.

Wyborg (fsk. Wiipuri) z dojazdem **Trangsund** (fsk. Uuras). Letni port. Od drugiej połowy grudnia do drugiej poł. kwietnia zamknięty. -Połączony kanałem z jeziorem Saima i dlatego ważny w eksporcie spławnego drzewa. Głębokość przy nabrzeżu 14,5 stóp. Trangsund 16,5 stóp, reda 30—24 stóp. Piloci dla wjazdu na wyspach Hogland i Stora Fiskaren.

NIEMCY.

Płace robotników portowych w Hamburgu ustalone są z dn. 1 stycznia w wysokości 7,60 mk. za pierwszą zmianę. Pozostałe normy czasowe i akordowe przystosowane są do tej nowej taryfy.

Opłaty za łamanie lodów w porcie królewieckim pobierane są, od dnia 1 grudnia od wszystkich statków morskich. Za 1 m^3 ładowności (pojemności netto) pobiera się 3 fen., a oprócz tego są rozmaite klasy towarów od 13—40 fen. za tonę ładunkową, od śledzi po 3,5 fen. za beczkę. W okresie pobierania opłat za łamanie lodów płaci się tylko połowę opłat za przejście kanału portowego.

Opłaty za łamanie lodów w Szczecinie pobierane są od 15. 12.—15. 3. 1927 r. od wszystkich statków morskich. Płaci się za m^3 ładowności po 3 fen., za ładunek po 3 fen. za każde 100 kg.

Pogłębianie dojazdu do Elbląga. Przewidziane jest pogłębianie szlaku Piława — Elbląg na płytkich zalewie Wiślanym, lecz roboty mogą być wykonywane dopiero w r. 1928. Obecnie jest na nim 3½ metry wody, od lat już 20-tu Elbląg domaga się pogłębienia dojazdu do 4½ metrów, co mu teraz obiecano wykonać za dwa lata.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w grudniu i w roku 1926. W grudniu r. 1926 zawinęły do portu Antwerpji 983 statki o łącznej ładowności 1 880 531 ton rej netto (w tem 4 żaglowce o ł. ład. 881 t.). W tymże miesiącu r. 1925 cyfry te przedstawiały się następująco: 843 statki (1 799 148 t.), w tem 9 żaglowców (4 259 t.). W grudniu r b. ruch wzrósł zatem o 140 statków i 81 403 t.

W całym roku 1926 ruch portu wzrósł o 1 628 statków i 2 591 909 w stosunku do roku 1925 i o przeszło 8 i pół miljona ton w stosunku do roku 1925 i o przeszło 8 i pół miljona ton w stosunku do roku 1913. Rozwój portu Antwerpji najlepiej ilustrują następujące cyfry wskazujące ruch roczny na wejściu w tonach netto:

1913	14 146 800 t.
1921	12 980 900 t.
1922	15 047 600 t.
1923	17 353 498 t.
1924	19 305 907 t.
1925	20 201 598 t.
1926	22 793 537 t.

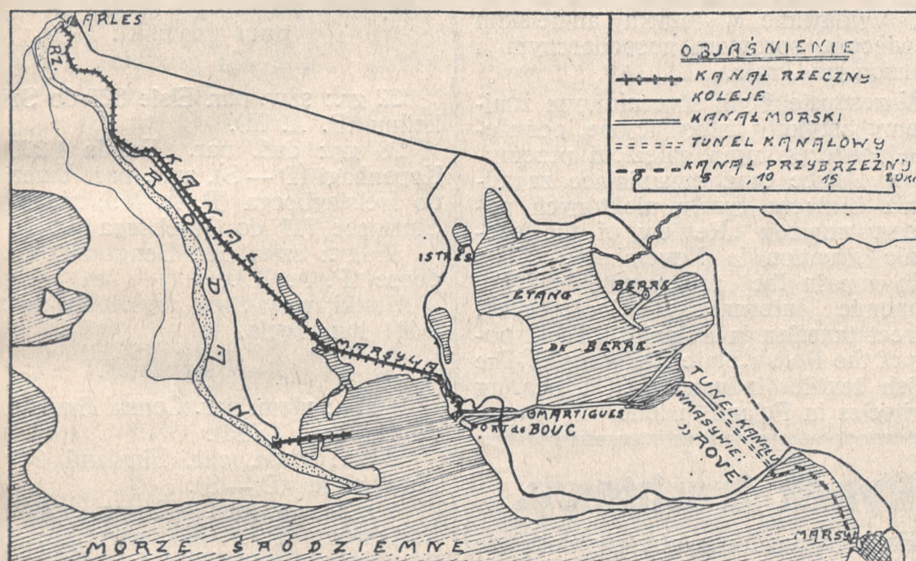
Wśród statków na wejściu bandera angielska zajęła pierwsze miejsce. Na ogólną liczbę 11 599 angielskich statków było 5 357, niemieckich 1689, belgijskich 915, norweskich 740, francuskich 693, holenderskich 681, szweckich 432, duńskich 338, amerykańskich 172, japońskich 91 itd.

Liczba statków powyżej 5000 ton wynosiła w r. 1926 1075, w roku 1925 918. Roboty koło rozszerzenia portu mają potroić jego sprawność.

W związku ze strajkiem angielskim ustąpiła jednak w tym roku Antwerpja pierwszego miejsca Rotterdamowi, który w wielkiej ilości wywoził węgiel westfalski, pozostając równocześnie daleko przed Hamburgiem, który utrzymał trzecie miejsce wśród portów kontynentu Europy.

Komunikat o stanie lodów na Bałtyku 15-go stycznia. Polskie wody wolne od lodów. Wisła Morska — luźna kra, żegluga bez przeszkód. Zalew: żegluga zamknięta, w kanale królewieckim żegluga przy pomocy łamaczy lodów. Łotwa, Zerel lekki lód. Estonja. W Moonsundzie żegluga zamknięta. Związek Sowiecki: droga parowców za łamaczami lodów do Leningradu wynosi już 145 mil. Oczekuje się zamknięcie żeglugi.

Otwarcie tunelu dla statków na drodze wodnej Marsylja—Rodan.



Kanał z Rodanu do Marsylji z tunelem wodnym między morzem śródziemnem a jeziorem Etang de Berre.

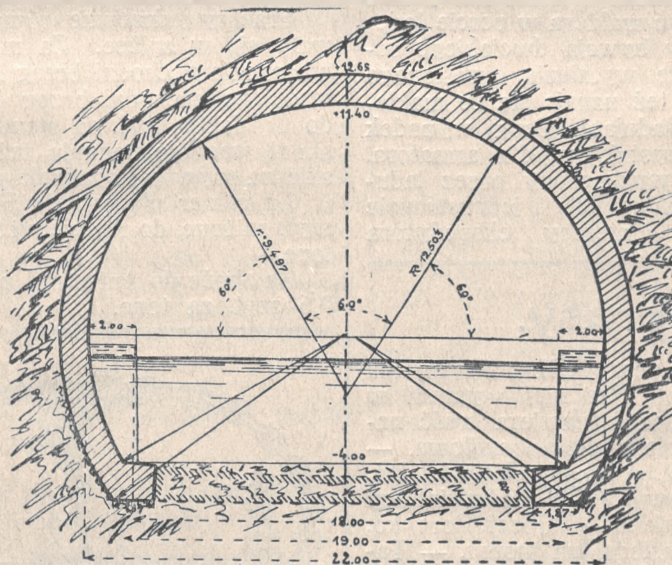
Jesienią roku 1926 przeszły pierwsze statki tunelem wodnym, który zbudowany został na sztucznej drodze wodnej Rodan—Marsylja, jeszcze nie oddanej do użytku. Wobec zapowiadającego się jeszcze w tym roku otwarcia komunikacji na tym kanale, oraz wobec ogromu pracy, wykonanej przy przekopaniu tunelu dla statków na długości przeszło 7 kilometrów, o prześwicie stanowiącym rekord światowy pod względem rozmiarów wypada powiedzieć słów kilka o tym dziele sztuki inżynieryjnej.

Marsylja, pierwszy port Francji, końcowy punkt linij Bliskiego Wschodu i Dalekiego Wschodu via kanał Suezki, odczuwała ujemne skutki odcięcia od sieci dróg wodnych Francji. Od kilkudziesięciu lat już noszono się z myślą połączenia Marsylji kanałem z dolnym Rodanem. W r. 1903 zadecydowano rozpocząć jego budowę. Wielka wojna osłabiła, lecz nie przerwała prac. Najtrudniejsza część trasy - tunel Rove, na poziomie morza, pomiędzy redą Marsylji a jeziorem Etang de Berre, długości 7 118 metrów już jest wykonana.

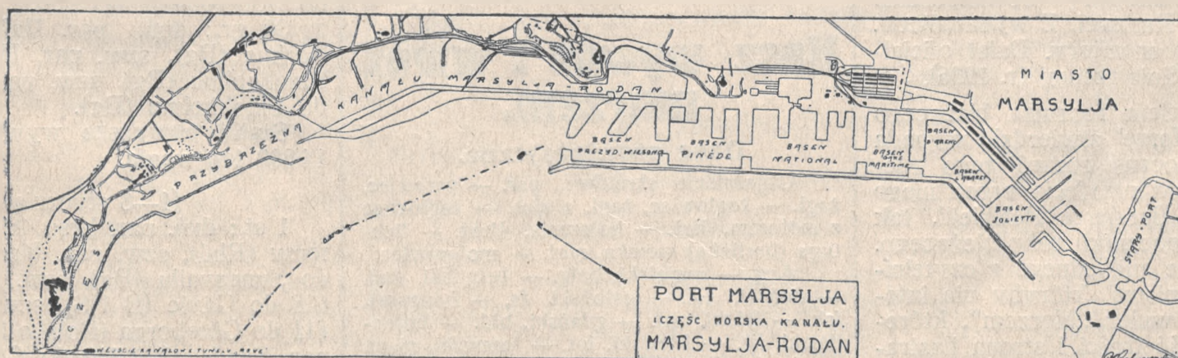
Początkowo projektowano całemu kanałowi od Rodanu pod Arles do Marsylji nadać głębokość 2 m. 50, jednak Izba Handlowa Marsylji doprowadziła w r. 1919 do zmiany pierwotnego planu i obecnie w tunelu wodnym Rove jest osiągnięta głębokość 4 metrów, która pozwala przeprowadzać nim statki wewnętrznej żeglugi do 1 200 ton, oraz lichtugi morskie i inne mniejsze statki morskie, o składanych masztach.

Szerokość zwierciadła wody w tunelu wynosi 18 metrów, wysokość sklepienia tunelu nad wodą sięga 10,4 metra. Ciekawe jest wykonanie połączenia tunelu Rove z Marsylją—morzem, dla statków rzecznych. Dla ochrony ich od działania fal zbudowany został jakby kilkukilometrowy korytarz, którego jedną ścianę stanowi brzeg, druga zaś ciągnące się równolegle do brzegu, z krótkiemi przerwami, łamifale ochronne.

Budowę tunelu Rove technika okazała olbrzymią usługę portowi Marsylji i jego kupiectwu, łącząc węzeł portowy drogą wodną z Rodanem, oraz z pobliskim Port de Bouc, przed którym również się otwiera świetna przyszłość.



Tunel kanałowy Rove na stucznej drodze wodnej Rodan-Marsylja.
Co do przekroju poprzecznego — największy tunel świata.



Plan portu Marsylji ze wskazaniem wejścia do tunelu wodnego Rove. Droga statków rzecznych do tunelu osłonięta jest ochronnemi molami od fali morskiej.

Nowiny żeglarskie.

Dojazd morski Tczewa (Wisła Morska) włączony do polskiego komunikatu o lodach. Z dniem 1-go stycznia Tczew (Wisła) został włączony jako szósty znak do polskiego radiogramu o stanie lodów przy naszych portach morskich.

Uwadze personelu nawigacyjnego. W związku z oczekiwanemi frachtami statków polskich z Rotterdamu do Królewca zwracamy uwagę iż zarząd portu królewieckiego ogłasza: beczki oznaczające dojazd kanału morskiego w Zalewie bywają nieraz zsunięte ze swych miejsc przez ciśnienie kry, wobec czego zarząd portowy nie odpowiada za prawidłowość ich pozycyi.

Sprawy prawniczo-morskie.

Zmiany w Baltcon-Charter niekorzystne dla armatorów. Schutzverein Deutscher Rheder ostrzegł swych członków, ażeby się nie godzili na zmiany w tekście Baltcon-Charter dotyczące sprawy wyznaczenia maklera w porcie ładowania. Na mocy normalnej umowy frachtowej Baltcon, armator ma prawo sam wyznaczyć maklera w porcie ładowania. Zmiany bywają dwojakiego rodzaju: albo się wymienia określonego maklera, albo też uznaje się że maklera wyznaczy ładujący. Drugi wypadek jest najniekorzystniejszy dla armatora, gdyż makler wyznaczony przez ładującego może całkowicie i jednostronnie reprezentować interesy ekspedytora

Z prasy.

Grudniowy zeszyt „Morza“, organu Ligi Morskiej i Rzecznej wyszedł w połowie miesiąca i zawiera treść następującą: Polska flota handlowa. — Julian Rummel. Walka o Bałtyk. Inż. P. Bomas. Nowy ustrój administracji portów francuskich. — Józef Boreyko. Nasi zbrojni sąsiedzi na morzu. — Tadeusz Stecki. Z dziennika marynarza. — Julian Rummel. O banderach i flagach. Morski kurs instruktorski w Radłowie. — A. Potyrała. O związek polskich inżynierów techniki okrętowej. — Dr. K. Petyniak-Sanecki. Ubezpieczenie morskie. — J. Rummel. Z wydawnictw. Kronika. Nowe monitory. Dział oficjalny L. M. i R. Spis rzeczy (r. 1926).

Z zamknięciem rocznika bieżącego czasopisma „Morze‘ stwierdzić wypada znaczny i widoczny rozwój tego miesięcznika jak od przyjęcia przez niego spuścizny po „Banderze Polskiej“, tak też nawet od początku roku bieżącego. Niema zapewne ani jednego z czytelników naszego pisma, któryby nie interesował się również „Morzem“, którego różnorodność treści i strona ilustracyjna czynią je ciekawem dla wszystkich.

Zwracamy przy sposobności uwagę Szanownych prenumeratorów na zniżoną wspólną prenumeratę „Żeglarza Polskiego“ i „Morza“ w wysokości zł 12 rocznie, zł 6 półrocznie, zł 3 kwartalnie.

„The Polish Economist“ jest to pismo, wydawane w języku angielskim poświęcone sprawom gospodarczym i finansowym kraju.

W zeszycie 1-ym styczniowym znajdujemy artykuły informacyjne, poświęcone poszczególnym gałęziom przemysłu w Polsce oraz omawiające zagadnienia bieżące; tytuły niektórych podajemy poniżej: „Review of the economic situation in November“, „The main gap in the programme of the Economic International Conference“, „Direct taxation in Poland“, „Tariff policy of the Polish State Railways“, „The Polish textile industry. „Oil bearing territories in Poland“ i inne.

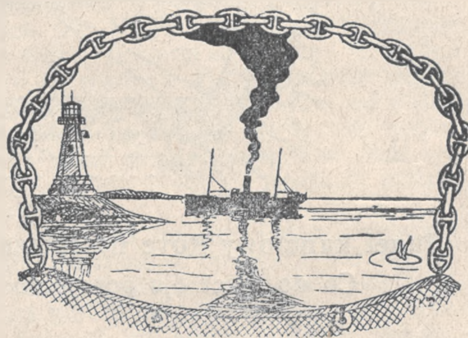
Rynek frachtowy.

Frachty węglowe utrzymywały się nadal na znacznej wysokości. Kryją się pod tem, coprawda, opłaty za łamanie lodów oraz zwiększone stawki za żeglugę zimową. Płacono do Finlandji 8/6 szyl. za tonę, do Szwecji 7/6—8/2 szyl. za tonę, do Danji 8—8/6 szyl. za tonę.

Frachty drzewne również zatrzymały się w zniżce. Za materjał tarty płacono na wschodni brzeg Anglji 42—43 szyl., na zachodni brzeg 44—46 szyl., do Calais 38 szyl. za standart. Ten ostatni fracht otrzymają też statki polskie za wywóz kopalniaków do Calais.

Za cukier płacono do Finlandji 10/2 szyl. za tonę, do Antwerpji 9/10 szyl. za tonę.

Za zboże do Antwerpji płacono 9/2—9/6 szyl. za tonę.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.
(22—31 grudnia).

22 gr.: szw. par. Elsie 827 do Sztokholmu (P. A. M).

28 gr.: duń. par. Frieda 1 270 do Kopenhagi (D — S), szw. par. Ymer 602 do Helsingborga (P. A. M.), niem. par. Sturmsee 719 do Göteborga (P. A. M).

31 gr.: szw. par. Bengt 289 do Odense (P. A. M.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 9 404 ton węgla.

(1—5 stycznia).

1 sty.: niem. par. Consul Suckau 212 do Nyborga (Rhd).

3 st.: niem. par. Finnland 247 do Bandholmu (D — S).

4 st.: szw. par. Tryggve 162 do Karlskrony (P. A. M.), niem. par. Gerda Kunstmann 321 do Haderslevu (Rhd)

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 415 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdyński.

23 gr.: fr. par. Chateau Yquem 1 291 do Rouen.

Statek powyższy wywiózł 1 367 t. kopalniaków.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(25 - 31 grudnia).

25 gr.: szw. par. Ture 295 do Sölvesborga (Polsko—Skand), szw. par. Falkrid do Gävle (Bg), szw. par. Botte 878 do Sztokholmu (Lcz), niem. hol. Pontos z licht. Rhein 640 i Fulda 655 do Haderslevn i Sönderborga (D — S) i Art).

27 gr.: szw. par. Severin 923 do Lorientu (Rhd).

28 gr.: duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D — S), niem. par. Ralum 185 do Kopenhagi (Art), szw. par. Othem 378 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Excelsior 841 do Sztokholmu B i S).

29 gr.: duń. par. Jenny 493 do Wiborga (Rhd), norw. mot. Goger 338 do Odense (B i S), gd. par. Balticum 364 do Norrköpingu (B i S).

30 gr.: duń. par. Hafnia 1 159 do Aarhus (Bg), szw. par. Helios 924 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Carrie 739 do Sztokholmu (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 14 800 ton węgla.

(1—8 stycznia).

1 st.: duń. par. Yrsa 489 do Helsingforsu (Rhd), szw. par. Macedonia 1 207 do Sundsvallu (Bg), szw. par. Nordöst 628 do Gävle (B i S), szw. par. Freya 711 do Göteborga (Polsko Skand.), szw. par. Sundsvall 1 310 do Gävle (B i S), norw. par. Almona 1 486 do Neapolu (Art).

2 st.: norw. par. Alstad 1894 do Werony (Art), aust. par. Gunlög 260 do Horsensu (B i S).

3 st.: szw. par. Castor 406 do Sölvesborga (B i S), szw. par. Gusten 350 do Skive (Bg).

4 st.: niem. hol. Reinicke 10 z licht. Irmgard 752 i Max 338 do Sönderborga (Art), szw. par. Amazone 378 do Oxelösundu (B i S), szw. par. Tyr 432 do Oxelösundu (B i S), niem. hol. Gladiator 22 z licht. Walter 292 i pol. licht. Bronek 373 do Sztokholmu (D — S), szw. par. Erik 123 do Karlshamnu (Bg).

5 st.: szw. par. Kinne 362 do Karlshamnu (Polsko Skand), niem. par. Johanna Lehmann 735 do Göteborga (B i S), pol. hol. Krakus z licht. Benek 369 i niem. licht. DW 701 338 do Rönneby (D — S), pol. hol. Sambor z licht. Bolek 369 i Bartek 373 do Sztokholmu (D — S), szw. par. Barbara 521 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Elisabeth 568 do Göteborga (B i S), szw. par. Fredrika 974 do Tramforsu (Bg).

6 st.: niem. par. Glückauf 1 083 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Elna 974 do Sztokholmu (B i S), łot. par. Kuldiga 11 87 do Rygi (D — S), szw. par. Felicia 687 do Oxelösundu (Bg), szw. par. Pan 526 do Halmstadu (Art), szw. par. Cimbria 320 do Limfjordu (B i S), niem. hol. Luise Schupp z licht. Unterweser 17 709 i Henny 253 do Sönderborga (D — S), szw. par. Romeo 274 do Karlshamnu (Art), pol. hol. Górnik z licht. Janek 633 do Karlshamnu (D — S), szw. hol. Holger z licht. Hallsta III 474 do Karlshamnu (Polsko Skand).

7 st.: szw. par. Oeresund 760 do Ystadu (Scand. Lev.), niem. par. Dollart 581 do Lipawy (Bg), szw. par. Nedjan 494 do Södertellje (Polsko Skand.), duń. żagl. z mot. Johanna Margareta 334 do Odense (B i S), duń. par. Danhild 815 do Kopenhagi (D — S), duń. par. Dania 1 390 do Göteborga (Polsko Skand.), niem. par. Wotan 1 390 do Newcastle (B i S), norw. par. Rudolf 542 do Malmö (Hansa), duń. par. Nordhild 575 do Kopenhagi (D — S).

8 st.: szw. par. Freya 826 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Scotia 1387 do Aarhus (B i S), szw. par. Gudrun 485 do Helsingborgu (Rhr). szw. par. Ernst 880 do Abo (Art).

Statki powyższe wywiozły łącznie 77 400 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(25—31 grudnia).

25 gr.: niem. hol. Diana z licht. Main 646 i Neckar 699 do Gandawy (D — S).

28 gr.: fsk. par. Alexa 371 do Kingsandu (Lcz), niem. par. Kriemhild 487 do Antwerpji (B i S).

29 gr.: duń. par. Fanö 1093 do Calais z kopalniakami (B i S), gd. par. Prosper 410 do Bo'nessu (B i S).

30 gr.: niem. par. Kurslack 810 do Hull (Bg), szw. par. Baltia 1 362 do Calais (B i S), duń. żagl. z mot. Amager 60 do Kjöge (Bg), niem. par. Energie 534 do Rotterdamu (D — S), szw. par. Kare 892 do Londynu (Bg).

31 gr.: duń. par. J. l. Jacobsen 740 do Kopenhagi z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Venus 361 do Rotterdamu (Wolff), hld. par. Nero 334 do Amsterdamu (Pwe).

Statki powyższe wywiozły łącznie 48 000 m³ drzewa.

(1—8 stycznia).

1 st.: gd. par. Marie Siedler 221 do Rotterdamu z drz. i tow. (Rhd), norw. par. Vestvolk 612 do Garstonu (B i S), duń. par. Flinderborg 858 do Londynu (Bg), ang. par. Helmond 581 do Leith (Rhd), niem. par. S. W. Fischer 601 do Londynu (Shaw), niem. par. Bonus 519 do Londynu z drz. i tow. (B i S).

2 st.: norw. par. Borge II 276 do Tynedocku (Balt. Fr. Kont.), niem. par. Claus 135 do Horsensu z drz. i żelazem (Gw).

4 st.: duń. par. England 1 444 do Liverpoolu (Bg).

5 st.: szw. par. Viola 764 do Liverpoolu (B i S), szw. par. Anna 714 do Garstonu (Bg).

6 st.: szw. par. Vandia 728 do Antwerpji (B i S), lit. par. Stefania 437 do Dordrechtu (B i S), szw. par. Portus 1 071 do Manchesteru (B i S), szw. par. Welton 922 do Hull (B i S), niem. par. Sven Larssen 292 do Amsterdamu (B i S), duń. par. Brettland 1 235 do Westhartlepoolu (Shaw), duń. par. Aalborg 732 do Londynu (Bg).

7 st.: niem. par. Danzig 575 do Kłajpedy (Lcz), ang. par. Breyerly Hill 750 do Hull (D — S), niem. par. Georg Zelck 798 do Bristolu z drz. i cukrem (Shaw).

8 st.: szw. par. Aina 772 do Dundee (B i S), duń. par. Ragnhild 678 do Londynu (Shaw), niem. par. Marta 356 do Bo'nessu (Shaw), niem. par. Victor 569 do Londynu (B i S), szw. par. Falken 882 do Garstonu (D — S), niem. par. Johann Ahrens 538 do Westhartlepoolu (Shaw), niem. par. Hildegard 770 do Gandawy (B i S), szw. par. Rosendal 833 do Hull (Shaw), duń. par. Inge Maersk 877 do Garstonu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 94 100 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(25—31 grudnia).

28 gr.: szw. par. Fringilla 226 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Gallus 323 do Landskrony (B i S).

29 gr.: szw. par. Sirius 467 do Landskrony (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 900 ton cukru.

(1—8 stycznia).

2 st.: szw. par. Blanche 270 do Sztokholmu (Thor Hals).

3 st.: szw. par. Larus 448 do Landskrony (B i S).

4 st.: niem. par. Commercial 286 do Horsensu B i S).

7 st.: szw. par. Mercurius 272 do Landskrony (Bg), duń. par. Gerda 675 do Abo (Rhd), niem. par. Georg Zelck 798 do Bristolu z drz. i cukr. (Shaw).

8 st.: niem. par. Saturn 154 do Królewca (Pwe).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4 500 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

(25—31 grudnia).

29 g.r: niem. par. Elbing III 188 do Karlshamnu z wytłokami buraczanemi i benzyną (Gw).

(1—8 stycznia).

2 st.: niem. par. cyst. Ostsee 121 do Sztokholmu z ropą gazową (Scharenbg).

3 st.: szw. mot. cyst. Naitea 106 do Sztokholmu z naftą (Thor Hals).

8 st.: niem. par. cyst. Brösen 725 do Kopenhagi z ropą gazową (Scharenbg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 200 ton prod. naftowych.

Wywoz polskiej soli przez port gdański.

(1—8 stycznia).

2 st.: szw. par. Bellis 229 do Helsingborga (B i S).

5 st.: szw. par. Greta 199 do Karlshamnu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 100 ton soli potasowej.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (25—31 grudnia).

25 gr.: niem. par. Elsfleth 335 z Antwerpji z żużlem (Pwe).

26 gr.: gd. par. Etzel 593 z Antwerpji z żużlem (B i S).

27 gr.: niem. par. Glückauf 670 z Rotterdamu z żelazem i tow. (D — S).

31 gr.: niem. par. Teutonia 768 z Oskarshamnu z rudą (Schenker).

Statki powyższe przywiozły łącznie 52 600 ton subst. mineralnych.

(1—8 stycznia).

1 st.: szw. par. Gudrun 485 z Oxelösundu z rudą (B i S).

3 st.: duń. żagl. z mot. Dronning Tyra 376 z Aarhus z żelazem (Bg).

6 st.: niem. par. Venetia 506 z Kopperswikshamnu z brykietami żelaznemi (Schenker).

8 st.: niem. par. Anni Ahrens 555 z Antwerpji z fosfatem (Pwe).

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 300 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie grudnia.

(W tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 94 885, sól 520, parafina 353, cement 3 141, oleje 4 761, sól potasowa 1 580, soda 429.

Prod. roślinne: jęczmień 1 260, żyto 269, ow. strączkowe 650, cukier sur. 9411, rafinada 1 699, drzewo 50 122, koniczyna 172, smoła drzewna 118, melasa 1 104, otręby 150.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 263, skóry 82.

WWÓZ: Prod. mineralne: mączka Thomasa 720, węgiel 1 040, siarka 171, saletra chilijska 99, ruda żelazna 7 250, żelazo 154, maszyny 67.

Prod. roślinne: ryż 169, żywica i kalafonja 51, oleje 595, bawełna 11, garbnik kwebracho 41.

Prod. zwierzęce: smalec 204, śledzie sol. 107, tłuszcze 208, skóry sol. 215, wełna sur. 124.

Wodostany Wisły.

Styczeń	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Kraków	−180	− 82	− 55	− 52	− 36	− 44	− 40	− 80	−131	−154	−163	−110	+ 72	+ 57
Zawichost	136	181	247	267	270	255	257	258	237	208	190	178	178	195
Warszawa	148	175	200	234	325	362	360	330	310	295	268	248	225	198
Płock	106	111	120	153	180	240	276	284	265	246	237	225	200	183
Toruń	86	101	106	113	163	224	326	374	379	351	319	308	282	261
Fordon	97	113	125	128	154	208	294	354	375	356	323	311	296	270
Tczew	30	42	56	70	80	106	180	276	348	382	384	356	330	324
Ujście (Schiewenh.)	270	292	286	238	252	278	280	260	262	246	264	310	204	270

Miesięcznik ilustrowany „MORZE"

Organ Ligi Morskiej i Rzecznej.

Pismo poświęcone propagandzie morza i dróg wodnych w Polsce.

Każdy uświadomiony obywatel Rzeczypospolitej przegląda i czytuje **„MORZE"**.

Łącznie z „Żeglarzem Polskim" kosztuje tylko **zł 12 rocznie, zł 6 półrocznie.**

Zamawiać można przez administrację „Żeglarza Polskiego" w Tczewie lub bezpośrednio w admin. „Morza" — Warszawa, Elektoralna 2.

„Morze" bez „Żeglarza Polskiego": **rocznie 8 złotych, półrocznie 4 złote.**

„Hotel Centralny"

Tel. 16 Tczew, Rynek 2. Tel. 16.

właśc. Stanisław Klarowski

Wyborna kuchnia.

Stare wina.

Rzetelna obsługa! Rzetelna obsługa!

Centralne ogrzewanie.

C. HARTWIG T. A.

ODDZIAŁ GDAŃSKI

Ekspedycja, Żegluga, Asekuracja, Clenie, Inkaso, Własne Składy: Pfefferstadt 1.

BIURA: Nowy-Port, Weichselbahnhof i Holm.



W Gdańsku Żeglarza Polskiego czytać można w kawiarniach:

„Elite", Holzmarkt 11, telefon 6888.

„Elite", Jopengasse 23.



ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukaże się około 1-go lutego (całkowicie nowe opracowanie naszej książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami węzłów morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:

Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Higjena okrętowa. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Spis firm, interesujących żeglarzy morskich, rzecznych i sportowców, i t. d.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego"

TCZEW, ulica Hallera 17.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 naszego pisma cena 2,50 zł.

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła-Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 70,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . . 12,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10,50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8,00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 .. . . . 4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 4,90 zł
B Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wydanie II-gie 1922 6.80 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.